Año IV.—Núm. 1034. Miércoles 11 de julio de 1860. Islas Baleares.

EL ISLEÑO.

PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL COMERCIAL Y LITERARIO.

PUNTOS DE SUSCRICION.
Palma.—Imprenta de Felipe Guasp.—Mahon.—D. Matías Pascual.—Iviza.—D. Joaquin Cirer.

PRECIOS DE SUSCRICION.
En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.—En los demas puntos del reino 12 rs. idem franco de porte.

CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL SEÑOR MARTINEZ DE LA ROSA.

Estracto oficial de la sesion celebrada el dia 22 de junio de 1860.

Se abrió á las dos y leida el acta de la anterior, quedó aprobada.

El Sr. GARRIDO: Deseo saber en qué estado está el acta de Olot, pues hace mas de un año que se halla en la comision, y esto cede en perjuicio del distrito y del decoro del Congreso. Yo no hago cargo, sin embargo, á la comision actual; deseo solo escitar su celo.

El Sr. NAVARRO (D. Alonso): El acta de Olot está examinada por cinco de los siete individuos de la comision. Falta que la examinen dos.

Habiéndose acercado á mí algun interesado, le he dicho que no cesaria de examinarse esa acta hasta el momento de presentar el dictámen.

El Sr. GARRIDO: Doy gracias al señor Navarro, y espero que se presente en breve el dictámen sobre esa acta, que merece la consideracion que no tienen otras que se han presentado despues.

Quedaron sobre la mesa los dictámenes de la comision sobre las peticiones señaladas con los números 1 al 18.

El Sr. Gonzalez de la Vega subió á la tribuna y leyó la Memoria presentada por la comision de senadores y diputados encargada de inspeccionar las operaciones de la direccion de la Deuda pública.

El Sr. PRESIDENTE: Se imprimirá esta Memoria y se repartirá á los señores diputados.

Se declaró conforme con lo acordado, y se aprobó definitivamente, el proyecto de ley de ampliacion de crédito á las compañías de obras públicas.

ÓRDEN DEL DIA.

Pension á doña Isabel de Búrgos.

Sin discusion se aprobó el dictámen de la comision, proponiendo se conceda una pension vitalicia de 4,000 reales anuales á doña Isabel de Búrgos.

Ferro-carril de Algeciras.

El Sr. GONZALEZ DE LA VEGA: Siento tener que hablar de un proyecto importante cuando los bancos estan desiertos. Si como he dicho en otra ocasion, los pueblos vieran el interes que al parecer toman los diputados por las cuestiones que mas interesan al pais, tendrian pena de concurrir á elecciones para enviar aquí diputados que solo se ocupan de las cuestiones candentes de la política.

Cuando se tuvo la pretension de suprimir la publicidad y la iniciativa, lo que se queria era suprimir el mismo sistema representativo, cuya vida son esa publicidad y esa iniciativa de los diputados. Digo esto, porque sin estar en ejercicio esa alta prerogativa de la iniciativa de las leyes, podrian omitirse proyectos de grande interes como el que voy á apoyar.

Cuando el poder ejecutivo ejerce la iniciativa en nombre de la Corona, el gobierno trae todos los proyectos perfectamente estudiados y con todos los datos para ilustrar la cuestion, porque tiene á su disposicion todos los medios; pero cuando es un diputado el que usa de la iniciativa, creo que está relevado de presentar esos datos porque no puede reunirlos. Mas claro; la iniciativa del gobierno es la iniciativa que propone, mientras que la del diputado es la iniciativa que promueve.

En el caso presente hay un motivo mas en mí para molestar al Congreso, y es que por efecto del sistema centralizador actual padecen retraso, hasta con pena del gobierno, asuntos muy importantes Podria citar, por ejemplo; el puerto de Algeciras, cuya mejora trae su orígen de las Córtes constituyentes, en virtud de la proposicion de un diputado natural de aquel pueblo, que pidió la consignacion anual de un crédito para las obras de ese puerto. Declarado puerto de arribada, se creyó necesàrio que el Estado continuará las obras. Y aqui debo dar gracias al señor Moyano, porque siendo S. S. ministro de Fomento, me atendió siempre y contribuyó al resultado de mis esfuerzos. Digo lo mismo del señor marques de Corvera, que ha resuelto el espediente hasta conseguir que se saquen á subasta las obras del puerto de Algeciras, si bien hasta ahora no ha habido licitadores.

Pero ¿cuánto tiempo no ha costado esto? Pues podré citar otra cosa mas reciente: el empalme de los ferro-carriles de Córdoba á Sevilla y de Sevilla á Jerez. Formando parte de una línea tan importante, nadie podrá creer que se haya pasado un año sin habérse dictado providencias eficaces para que se verifique ese empalme. Y téngase en cuenta que representantes de ambas poblaciones, Cádiz y Sevilla, hicieron gestiones cerca del gobierno: hubo un convenio; se zanjaron las dificultades; se dispuso la ejecucion de las obras, y este es el dia en que, por inconvenientes que no alcanzo, no han principiado.

Los puentes sobre los rios Guadalete y San Pedro que debian ser de mamposteria, son aun de madera, y todavía las obras no han comenzado. ¿Pero qué mas? Ahí tenemos el puerto de Cádiz muelle de América y de la India, y cabeza de un gran ferro-carril. Despues de muchas gestiones hechas por los diputados, el señor ministro actual de Fomento dió las órdenes para los estudios, y al cabo de un año solo se ha levantado el plano de la bahía, porque se ha retirado el personal, que ha tenido que ocuparse de otras cosas; no obstante que el señor ministro prometió que se ocuparia en esa esclusivamente. Esto prueba que el exagerado sistema centralizador que existe, es altamente funesto; y como no es posible que el gobierno pueda atender á todo, se resiente el servicio público con gran perjuicio de la facilidad de las comunicaciones.

Vengo, pues, á ver si logro que el señor ministro de Fomento tome disposiciones enérgicas para que una voluntad particular cualquiera no se sobreponga á las medidas del gobierno, como sucede en la cuestion de empalme de los ferro-carriles de Sevilla y Cádiz.

En el proyecto que hoy presento, se trata de la prolongacion hasta el Estrecho de la línea de ferro-carril general de Andalucía. El señor duque de Tetuan ha tocado los inconvenientes de la falta de la línea que propongo, y yo quiero evitarlos en adelante.

Ademas, la navegacion del Estrecho para los buques mercantes, es imposible con ciertos vientos; de donde resulta que, ó tienen que ir de arribada á Gibraltar, ó ponerse á la capa, con grave riesgo de perderse. Con este ferro-carril, las mercancías que vinieran por el Mediterráneo podrian descargarse en Algeciras y llegar hasta aquí sin obstáculos.

Señores, si tenemos intereses en Africa, si estamos llamados á desempeñar allí una alta mision humanitaria, ¿quién desconocerá la utilidad de que la metrópoli se ponga en pronta comunicacion con las costas del Estrecho? Si mañana se necesitase enviar un ejército al Africa, no habria que hacer sino embarcarle en Madrid para tenerle en pocas horas en aquellas costas.

No creo, pues, que el gobierno se oponga á esta obra. Creo que debe acogerla, mandar hacer los estudios, levantar los planos y procurar que la ejecucion sea lo mas pronto posible.

Creo que he dicho lo bastante para que el Congreso comprenda cuál es mi objeto, y para que el señor ministro de Fomento lo acoja como efecto de mi deseo por la prosperidad y grandeza del pais.

El Sr. ministro de FOMENTO: El discurso del señor Gonzalez de la Vega, mas que defensa de su proyecto, ha sido una série de interpelaciones al ministro de Fomento.

Ese proyecto será todo lo interesante que quiera su señoria; pero sobre él no se han hecho estudios, no hay datos, no se ha consultado en la provincia, no ha precedido, en fin, ninguno de los requisitos que la ley exige para traer un proyecto de esa especie. Hay que advertir, que la iniciativa de los diputados no es superior, sino igual á la del gobierno; y por lo mismo, no estan dispensados de cumplir con las prescripciones legales que el gobierno mismo tiene que llenar. Así el diputado no puede traer aqui proyectos de ferro-carriles, sin que vengan hechos los estudios, los presupuestos, y se traigan los datos que sirvan para ilustrar la cuestion, como quiere la ley.

En el de que se trata, procedemos á oscuras, porque no hay nada; y por lo mismo, no se puede tomar en consideracion ese proyecto.

Por lo demas, nada es mas fácil que criticar la inercia del gobierno. En España estábamos en materia de comunicaciones muy atrasados, y todo puede hacerse en un dia. Pero, precisamente, nunca se han hecho mas obras públicas que en la actualidad. Se han hecho los estudios del puerto de Algeciras, y sacado las obras á subasta. Si no ha habido licitadores, no es culpa del gobierno.

Respecto del puerto de Cádiz, se ha tenido dotada esta provincia de un personal numeroso de ingenieros para todas las obras. En España no hay mas que 92 ingenieros para todas las provincias, pues bien, en Cádiz hay tres, con seis ayudantes, dos temporeros y ocho sobrestantes. Solo Barcelona es la que está mejor dotada, pues tiene cuatro ingenieros; de las demas, ninguna tiene tantos como Cádiz. Los estudios del puerto se estan haciendo, y el gobierno tiene interes en su pronta conclusion.

El ferro-carril donde están los puentes de Guadalete y de San Pedro está ya en esplotacion. El terreno del Guadalete y de la ria de San Pedro es muy cenagoso, tiene mala cimentacion: se hizo primero un proyecto, y despues otro, y no pudo aprobarlos el gobierno. Se ha hecho el último, y ya se ha encargado á Inglaterra el material de hierro para los puentes definitivos. Pero puedo afirmar que los puentes provisionales, y así lo dice el ingeniero, ofrecen completa seguridad.

En cuanto á los empalmes, interesaba á los empresarios de los caminos de Cádiz y de Córdoba que se uniesen los dos en Sevilla; pero la línea mas corta era la línea del rio. Esto perjudicaba á Sevilla, porque impedia en gran manera la carga y descarga, y el libre tránsito por aquella parte. Vinieron comisionados de ambas ciudades, y se convino en lo que se habia de hacer, convenio que se aprobó por real órden de 7 de abril de 1859.

Ese que entonces se convino es lo que se hará, y no va con tanta lentitud como dice S. S., porque ha habido que hacer el trazado, marcar la posicion de los edificios y otras cosas. No han empezado las obras, porque la empresa encargada de la construccion de ese ramal es la que tiene á su cargo el camino de Jerez á Sevilla, y como es natural, ha procurado ante todo concluir su via. Ha llegado esta ya á Sevilla en marzo, é inmediatamente se va á proceder á la ejecucion de las obras.

Creo haber contestado al señor Gonzalez de la Vega, y que tanto su proyecto como su discurso no pueden servir sino para que en Cádiz vean el interés que S. S. se toma por la prosperidad de aquella provincia.

El Sr. GONZALEZ DE LA VEGA: Dice el señor ministro de Fomento que la iniciativa del gobierno es igual á la del diputado. No lo he negado; he dicho que el gobierno tiene mas medios de estudios que el diputado, y que si á este se le ha de obligar á hacer lo que solo puede hacer el gobierno, la iniciativa del diputado queda anulada.

S. S. recordará que siendo diputado de unas Córtes á que yo pertenecia tambien, se dió una ley que imponia solo esa obligacion al gobierno.

Por lo demas, hubiera querido que S. S. hubiera prometido siquiera ocuparse en estudiar la conveniencia de ese ferro-carril. ¿Se va á desechar el proyecto, sin reformarse de si es útil ó no? ¿Qué juicio se formaría del Congreso, si porque un ministro se levanta á decir que no sabe si es bueno ó es malo, se desechase? Si el señor ministro prometiera estudiar la cuestion, yo retiraria el proyecto.

Ha estado, pues, S. S. no solo duro, sino seco, sin dar siquiera una esperanza.

Dice el señor ministro de Fomento, que despues de haber entrado S. S. en el ministerio se han hecho los estudios del puerto de Algeciras. Es una equivocacion; lo que se ha hecho es rectificarlos.

S. S. recordará tambien que nos dijo que designaba cierto número de empleados esclusivamente para hacer los estudios del puerto de Cádiz. Todos los diputados creiamos que ese personal trabajaria en los términos que S. S. ofreció, destinado preferentemente al estudio del puerto.

S. S., creyendo no solo cuestion de utilidad, sino de decoro, el llevar á cabo lo que se acordó sobre el empalme de los ferro-carriles de Sevilla y Cádiz, ha prometido que se harán las obras. Le doy las gracias, y le ruego que dicte sus órdenes con energía para evitar los perjuicios que hoy sufre el tráfico por la falta de enlace de esa via.

Por último, desearia que S. S. diese alguna esperanza de estudiar la conveniencia de la via que propongo, y entonces yo retiraria mi proyecto.

El Sr. GRANDALLANA: Es verdad que el señor ministro de Fomento ofreció nombrar un ingeniero y dos ayudantes esclusivamente para las obras del puerto de Cádiz, así como que la segunda draga se destinaria á la limpia del puerto; y nó se va á destinar ni la tercera.

El Sr. ministro de FOMENTO: En efecto, dí palabra de aumentar el personal de ingenieros en Cádiz, precisamente por haber de atender al puerto; pero ni en esa ni en otra provincia hay personal nombrado *ad hoc* para una obra. Esto no es posible porque el personal es corto.

Respecto á la indicacion del señor Gonzalez de la Vega, le diré que el gobierno desearia un ferro-carril, si fuera posible, á todos los puertos de la Península; que no sabe si este podrá hacerse dentro de un año ó de diez, y que, por tanto, no puedo prometerle ocuparme inmediatamente del estudio de ese ferro-carril.

El Sr. GRANDALLANA: No me escede en formalidad el señor ministro de Fomento: solamente declaró S. S. ante los diputados de Cádiz, que los ingenieros ayudantes que se destinaban á aquella provincia eran esclusivamente para dedicarse al estudio del puerto. De la misma manera ofreció S. S. aplicar la segunda draga que se adquiriese, á la limpia del puerto de Cádiz.

Por lo demas, á mí no me importa que haya en aquella provincia mayor ó menor número de ingenieros, si no hay un solo kilómetro de caminos provinciales y vecinales; y es, en fin, la provincia de Cádiz la mas desa-

tendida y mirada con menos afecto por el señor ministro de Fomento.

El Sr. ministro de FOMENTO: Se acaban de hacer contratas en Cádiz, por mas de 7 millones. Respecto de los ingenieros, ya he dicho que puede encargárseles esclusivamente de una obra; no se puede hacer sino lo que en Cádiz se ha hecho.

El Sr. GONZALEZ DE LA VEGA: Podria S. S. hacer que el ingeniero del distrito concluyera y remitiera los estudios.

Por lo demas, como yo creo que despues de la oposicion de S. S., no se tomaria en consideracion este proyecto, no insisto en él; pero siempre constará que el ministro no se compromete á enterarse de si es ó no conveniente ese ferro-carril.

El señor ministro de FOMENTO: He dicho que no me comprometo á estudiarlo.

El Sr. GONZALEZ DE LA VEGA: ¿Es decir que S. S. se compromete á tomar los informes para ver si puede mandar hacer los estudios? En ese caso retiro el proyecto.

El Sr. PRESIDENTE: Queda retirado.

Fomento de la marina.

Continuando la discusion pendiente sobre este asunto, dijo:

El Sr. SALAZAR Y MAZARREDO: Señores diputados: es desgracia mia molestar en estos momentos vuestra atencion; pero creo de tal importancia este asunto, que me atrevo á apelar á vuestra benevolencia.

El señor ministro de Marina deja su puesto, segun es voz pública, y yo, ahora que no podrá tacharse de adulacion mi aserto, debo decir que pocos ministros se han ocupado con mas actividad y celo á cuánto tiene relacion con la armada, que S. S.

El Sr. Gonzalez de la Vega repitió el otro dia lo que yo dije el año pasado acerca de la acusacion de inmoralidad que pesa sobre ciertas contratas. Yo me uno para esclarecer la verdad á S. S., y le ruego nos diga en que estado se halla la investigacion de que se encargó el año pasado, para averiguar si habia habido fraudes en las contratas de víveres y maderas hechas en tiempo del Sr Quesada. La moralidad del pais y el decoro están interesados en que los diputados sepan por qué no ha tenido consecuencias la acusacion intentada. Cuente S. S. conmigo, porque á mi no me duelen prendas para desenmascarar á algunos que tal vez insulten hoy la decencia pública en suntuosos trenes, si resultase que sus fortunas han sido amasadas á costa del [illegible] yentes. Se trata nada menos que de 40 millones.

Entrando en el fondo de la cuestion, confieso que el Sr. Grandallana defraudó las esperanzas que hizo concebir el ardor con que se lanzó á tomar parte en esta discusion. S. S. se limitó á ligeras observaciones; pero en ellas demostró que pertenece á ese pequeño grupo de personas, para las cuales es un sacrilegio querer introducir reformas en ciertos ramos. El de matrículas las exige urgentes; es preciso dar vida al trabajo, y acabar con privilegios como los de carga y descarga, que repugnan al fomento del comercio Yo deseo que se conserve el principio en lo que tiene de bueno y útil; pero como gobernar no es solo conservar, y si conservar reformando, soy de parecer que las opiniones de S. S. acabarian por destruir completamente la armada. Declárese libre el ejercicio de la pesca, considerándole como otra industria cualquiera; impóngase un derecho de patente á los que no quieran matricularse, y es bien seguro que teniendo el gobierno en su mano, y estando en sus facultades graduar la contribucion de un modo equivalente á las cargas de los matriculados, se conseguirá introducir en este ramo la libertad que da la vida, y aumentar al cabo de poco tiempo el número de los que tengan obligacion de servir en la armada. Cuando presente el señor ministro el proyecto que ha prometido, me ocuparé con detencion de este importante punto.

El señor Grandallana quiere que se aumente la marina de un modo lento: no me estraña esa opinion en S. S., porque el año pasado quedé atónito al oirle decir que era todavía un problema si convenian mas los vapores de hélice que los de ruedas. Yo tampoco quiero que nos precipitemos; pero sí debo protestar contra esa lentitud que mata el entusiasmo, acabará por adormecer el espíritu público en sus mas nobles aspiraciones.

Refórmese muchos abusos, y la actividad será fructífera, Sr. Grandallana. Con este motivo doy gracias al señor ministro por haber hecho estensivo á toda España el privilegio que el gremio de Castro Urdiales tenia para la sustitucion en el servicio de la armada. Yo bien sabia, cuando pedi esta reforma, que encontraría obstáculos, porque la rutina ejerce todavía mucho imperio; pero estoy persuadido de que el Estado no se arrepentirá de una medida justa, liberal, y esperimentada con éxito en aquel puerto desde hace muchos años.

Se dice, para aconsejar la lentitud, que el personal no se improvisa. Es cierto; pero puede aumentarse considerablemente, supriméndose el mayor número posible de oficiales en los guarda-costas y trasportes, así como haciendo menos atractivo el servicio de los tercios navales, al cual se dedican hombres que estarian mejor en el Océano. ¿Para qué necesitamos la provincia marítima de Sanlúcar, teniendo al lado las de Sevilla, Cádiz y Huelva? ¿Para que Ibiza, Tortosa y Mataró, teniendo las de Valencia, Baleares, Tarragona, Barcelona y Palamós? ¿Para qué Villagarcia, Coruña, Rivadero y San Sebastian, si conservamos inmediatas las de Vigo, Ferrol, Gijon, Santander y Bilbao? ¿No pueden servir de jefes de provincia los capitanes de los puertos? Basta con lo dicho, porque sé que el señor ministro se ocupa con asiduidad de aumentar el personal de oficiales.

Cuando el año pasado os entretuve largamente, señores diputados, acerca de la necesidad de fomentar nuestra armada, no creia yo que los acontecimientos habian de producir tan pronto en la opinion un cambio favoroble á mis ardientes deseos. Entonces hice ver mis adelantos de las naciones estrañas: indiqué los males causados en España por la rutina á la ignorancia, y me estendí en consideraciones que demostraban la necesidad de seguir una marcha distinta en cuanto se refiera á la construccion de buques, á su personal, los arsenales, á las contratas, á las escuelas prácticas y á otros asuntos importantes de la marina de guerra.

De todos modos, el camino andado desde hace algunos años ha sido grande en verdad. Estamos seguros de que no podrán preponderar las opiniones de los hombres de Estado que sostenian de buena fé que la armada era un ramo de lujo, como se dijo una vez en pleno Parlamento. Si era ramo de lujo, lo demostraron en aquellos mismos dias los acontecimientos. Sufrimos un agravio en Marruecos en 1845, nos aprestamos para pedir satisfaccion, y solo pudimos mandar á las aguas de Tánger la fragata de guerra *Cristina*. ¿Sabeis lo que sucedió con ese buque? Encontró vientos contrarios, y no pudiendo penetrar en el puerto tuvo que ayudarle un vapor francés, sirviendo de solaz á los artilleros marroquíes el ver remolcado por un buque estranjero al que iba á vengar la ofensa hecha al pabellon castellano. Los resultados correspondieron á nuestra incuria.

Mas tarde, en 1847 y 1849, pudimos presentar algunos buques respetables en las aguas de Portugal y de Italia, con motivo de las espediciones allí enviadas, y á lo menos quedó en buen lugar nuestro decoro.

La guerra de Africa podia haberse evitado si hubiéramos tenido tan solo cuatro buques de mucha fuerza para bombardear á Tánger, Rabat y Salé; pero siempre altamente lisonjero el efecto que nuestra impotencia marítima ha causado en todas las clases del Estado. Consolador ha sido el espectáculo que ha presentado el pais al pedir que se abriese una suscricion para construir una poderosa armada. Yo me opuse por medio de la prensa á que se realizase el pensamiento en la forma gigantesca que se la queria dar, porque como demostraré luego, no nos convienen tanto en el estado actual del erario muchos navíos como el poder disponer de un número de buques que guarde proporcion con nuestros recursos, y que basta á cubrir todas nuestras necesidades. Pedia prudencia, señor Grandallana, no lentitud; nuestras necesidades; esa debe ser nuestra norma.

Aunque la suscricion ha fracasado, yo creo que el pais debiera dar un gran espectáculo al mundo regalando al Estado, ya que no 40 navíos, que eso ei imposible, al menos un solo buque de alto porte que llevase el nombre de *Suscricion Nacional*. Puesto que al gobierno toca realizar en su totalidad el pensamiento de aumentar la armada, examinemos cuales son nuestras necesidades, y cual nuestra situacion en todos sentidos. Ponga antes que los recursos á las necesidades porque como una nacion no es como un individuo que puede elegir un método de vida; un pais está siempre en espectaculo, y para presentarse en el mundo se debe apelar á los inmensos recursos que encierra siempre en su seno. La España aplicando á estas materias la division socialista de lo indispensable, lo útil y lo superfluo, no cubre con la flota las mas apremiantes atenciones de la marina mercante.

Visitamos todos los mares conocidos; tenemos cerca de 600.000 toneladas, esto es, venimos inmediatamente despues de los Estados-Unidos, Inglaterra y Francia, que tienen cinco millones, cuatro millones, y millon y medio respectivamente, y en vez de encontrar proteccion en la armada, sucede frecuentemente que con diferentes pretestos se apresan buques, como aconteció hace pocos años en la costa de Guinea con la *Conchita* y el *Fernando Póo*, y el año pasado con la *Maria Julia* en Guayaquil, y el *Franco* en Omoa. Nada de esto sucedería si tuviéramos estaciones navales para proteger el comercio, en vano será que nuestras plazas marítimas descubran nuevos mercados, como los del aceite de Palma y gomas de Africa, si son detenidos en su carrera, porque la marina de guerra es inferior á las necesidades actuales. Ambas marinas se ayudan y se protejen; no puede crecer la una sin desarrollarse la otra, y tiempo es ya de que el estado se adelante á los esfuerzos particulares.

(Se concluirá.)

Seccion oficial.

MINISTERIO DE LA GUERRA.

Parte detallado del naufragio de la fragata Europa que conducia á Manila fuerza de la espedicion de Cochinchina.

Capitanía general de Filipinas.—Estado Mayor.—Seccion tercera.—Núm. 115.—Escelentísimo señor: Como tuve el honor de espresar á V. E en mi comunicacion, número 180, de 29 del mes próximo pasado, la fragata francesa «Europa», que conducia á este puerto algunas fuerzas procedentes de nuestra espedicion de Cochinchina, naufragó efectivamente en 28 de marzo último á las dos de la madrugada.

Como verá V. E. por el parte que traslado del jefe de dicha fuerza, toda ella se salvó, gracias á la providencia y al arrojo del distinguido Teniente de navio de nuestra armada don Lázaro Araquistain. En consecuencia paso á manifestar á V. E. lo que me dice el Coronel graduado Teniente Coronel de infantería don Antonio Sanchez Valverde en 28 del mes próximo pasado:

«Escmo. Sr.: El dia 6 del próximo pasado marzo recibí órden de que podia embarcarme en el trasporte frances la «Europa», que el dia siguiente salia para esta capital, á la que debia venir con motivo de mi nuevo destino de primer jefe del regimiento infantería del Infante, número 4.

En su consecuencia verifiqué mi embarque en la tarde de aquel mismo dia, haciendome cargo de la parte que de aquellas fuerzas se retiraba, la cual componia una espedicion de 22 Oficiales y 240 individuos de tropa, segun se demuestra por la adjunta original relacion de embarque que por llevarla en el bolsillo he conservado, y cuyo mando tomé como mas autorizado. Ademas se embarcaron las papeleras de compañía, segunda Comandancia y parte de almacen del núm. 4, existentes en Turon; equipajes de los jefes y Oficiales que quedaban en aquel punto: material y efectos de artillería, y la falúa «Soledad», que desarmada y con su pieza á bordo de la «Europa», era remolcada por esta.

Hasta el 26 se pasó sin mas novedad que grandes calmas ó ventolina de proa y el alarde de unos juncos chinos que se aproximaron hasta reconocernos, habiendosenos mostrado su artillería la tarde antes con algunos disparos hechos al aire. Este nos hizo preparar para una eventualidad, y no tuvo otra consecuencia. En este dia murió un soldado de la compañía de cazadores del regimiento infantería de Fernando VII, núm. 3, á consecuencia de padecimientos anteriores.

Viendo el Capitan que el tiempo trascurría y que no habia medio de pasar por el N. de las Paraceles, trató de verificarlo por el S., y en la madrugada del 28, á las dos y minutos de la mañana con una marcha de siete millas por hora, encallamos en la barra de piedra y coral que rodea la isla Tritan. Esta isla es un bajo formado de tritus de coral sin la mas pequeña muestra de vegetacion; estremadamente baja por la parte del S. y al N., como unas cuatro pies de elevacion sobre el nivel del mar, pero conservando, sin embargo en la arena los surcos formados por las olas. La isla esta enteramente rodeada por el banco en que encallamos, dejando intermedio un espacio como de 600 metros, en el que hay de 3 á 5 pies de fondo.

Inmediatamente que embarrancamos, hizo el Capitan los mayores esfuerzos por arrancar el barco, lo cual no consiguió afortunadamente, como no podia menos de suceder, pues calando 15 pies, no tenia en la proa mas que 6 de fondo, al paso que la popa flotaba en 13 brazas de agua, lo cual le daba una inclinacion estremada. En seguida se organizó el servicio de las bombas, al que sin distincion acudieron Oficiales y soldados con un buen deseo digno de mencion, y se procedió al desembarco posible de víveres, despues de haber reconocido el bajo. La falúa española la «Soledad», con un bote grande, sirvieron para esta operacion, pero desgraciadamente no pudieron volver á montar la barra por haber bajado la marea. El resto del dia se invirtió en hacer una grande balsa, en prender la máquina de endulzar agua y trasladarla á aquella operacion pesada y penosa que se llevó á cabo con felicidad en medio de tan desastrosa situacion.

Todo el dia y noche del 28 trascurrió en indecible ansiedad, esperando por momentos que la fragata, sostenida solo por el infatigable trabajo de las bombas, y dando fuertes estallidos y cada golpe de mar, se fuese á fondo.

Así amaneció el 29: una gran marejada se estrellaba contra la barra y no se podia emprender desde luego el desembarco de las tropas por no estar la marea bastante alta; pero á las ocho pudo empezarse esta operacion, que se verificó con el mayor órden, sin precipitacion y en la forma siguiente:

En la balsa donde iba la máquina de endulzar agua, que nos era de la mayor importancia porque sin ella no podriamos vivir, se colocaran 30 hombres, que dirigia el sargento segundo del regimiento núm. 3 Estanislao Gomez, los cuales á favor de una espía, tendida de antemano por los marineros de la falúa, la hicieron montar la barra no sin gran esfuerzo y riesgo de volcar á cada paso: pasado el banco no pudo continuar por falta de la espia, quedando allí mientras se verificó el desembarbo, primero de los individuos de tropa, despues los señores oficiales, y por último, los jefes, el teniente de navio don Lazaro Araquistain y el capitan de á bordo. Cuando nos embarcamos entraba el agua por los imbornales de la cubierta que estaba enteramente inundada

Al llegar á tierra el último bote dirigimos una mirada hácia aquel barco que pocas horas antes albergaba 300 hombres y muchos intereses, y le vimos partirse por la mitad y hundirse la popa hasta desaparecer el palo de mesana, quedando solo parte de la proa y del palo trinquete fuera de las aguas.

Aqui debo hacer en estricta justicia mencion especial del Teniente de navio don Lázaro Araquistain, cuya sangre fria y prudentes consejos dieron animo á todos, melodizaron el trabajo y contribuyeron no poco á que lograsemos ver toda esta gente en tierra sin perdida de un solo hombre y con alguna, aunque pequeña provision de víveres y agua.

No es este sin embargo el último servicio que nos prestó este distinguido Oficial, á cuya inteligencia y bravura puedo asegurar se debe la vida de tantos hombres.

Una vez en tierra di un viva á la Reina, á que todos contestaron con el mismo entusiasmo que en un dia de combate, y era cosa de ver la serenidad de aquellos soldados que pocos momentos antes contaban con una muerte segura, y que en aquel instante no alcanzaban mas que una efímera tregua.

Al remitir los víveres al bajo habia mandado para su custodia y conservacion un Oficial con algunos soldados, y de este importante asunto nos ocupamos acto continuo el Capitan y yo arreglandolos de la manera mejor posible para que no sufrieran deterioro y haciendo cuenta de su duracion con la mas estricta economia. Doloroso trabajo en verdad. Habiendo resuelto no dar mas que cuarta parte de galleta y cuarta parte de litro de agua por persona, no podian alcanzar mas que 15 ó 20 dias, y esto en medio de las mayores agonias, pero era preciso conformarse y decidirse.

En tal estado se llamó al Teniente de navio don Lázaro Araquistain, y se le propuso marchar á Saigon que aunque distante 160 leguas, era el único punto de donde pedimos recibir ausilio, y en esta ocasion acabó de demostrarnos era hombre para todo, ofreciendose hacer el viaje, y calculando con la mayor tranquilidad todo lo que en tal situacion pedia utilizarse para asegurar su empresa. Por su disposicion se empleó el 29 en ponerle un palo á la falúa «Soledad» y hacerle una vela nueva, y al dia siguiente su marcha con el Subteniente de infanteria de Marina y un patron con 16 de nuestros marineros, escogidos entre todos, pues todos quisieron acompañarle voluntariamente en tan arriesgada empresa. A las diez se despidió de nosotros, y á las once le vimos montar la barra y desa-

parecer fiado en una embarcacion que apenas tenia 3 pies de calado y no muy bien acondicionada. Pasada la impresion de la despedida nos ocupamos en formar unas tiendas de algunas velas que se habian salvado, y por la tarde comimos una buena racion de carne de caballo que nos proporcionó uno de los cinco que conducia la fragata que llegó á tierra.

Despues del rosario aparecieron los marineros restantes de la falúa con una magnífica tortuga que nos dió abundante y esquisita racion para el dia siguiente. Aquella noche como á las dos de la mañana del dia 3 se presentó el Capitan haciendonos levantar de prisa. La agitacion con que lo hacia, la circunstancia de haberse declarado un fuerte viento del N. y el estruendo de la marea nos hicieron creer que el bajo se cubria; pero no era esto, aunque la marea habia invadido parte de la Jsla de Javalibru, la que nosotros ocupábamos, y arrojaba á la playa pipas y efectos del barco destrozado.

En esta beneficioca marea recibimos infinidad de pipas de vino, seis de carne salada, tres de arena y otra porcion de efectos útiles entre los cuales habia mucha tablazon que nos permitió hacer un almacen para los víveres, y lo que era mas preciso aun, nos daba combustibles para la máquina del agua que se habia sacado con felicidad y funcionaba bien. Desde este dia se pudo dar un litro por persona, prohibiendo absolutamente beber de la salada que producian los pozos abiertos, y por lo cual habiamos perdido ya dos hombres.

Tantos beneficios no estaban exentos de sobresalto, pues el viento N. que nos traia aquellos víveres, era fatal para la endeble embarcacion que iba en busca de ausilios. Así lo temia el capitan de la «Europa» y los demas marineros, y posteriormente he sabido sufrieron un tiempo duro en que con una vela rizada, el timon inseguro y amarrados los hombres, llegaron á Saigon al quinto dia casi milagrosamente.

Desde una atalya que se habia levantado, en la cual ondeaban las banderas española y francesa, alternando cada dia, se esploraba la mar constantemente: y el dia 11, á las nueve de la mañana, flotando nuestro hermoso pabellon en el alto del mastil, y habiendo un marinero catalan de vigía, dimos un fuerte hurra. Era el vapor que venia por nosotros. La alegria fué inmensa, se dieron vivas á la reina y al emperador, y á las once de la mañana saltaban en tierra el bravo Araquistain y el segundo del «Norzagaray.» La acogida que se le hizo fué digna de su conducta.

Inmediatamente se empezó el embarque de las tropas, y aunque la marea era fuerte, «tuvo lugar,» sin otro acontecimiento que un bote perdido, pero salvada toda su gente.

La conducta de todos, oficiales y soldados, puede servir de modelo. La disciplina ha sido severa. Nada he tenido que advertir ni desear.

Nada puedo manifestar á V. E. acerca de las pérdidas. El capitan me manifestó que los botes bastaban apenas para trasladar la gente, y que el permitir lo mas mínimo, ocasionaria hundimientos que podian en grave riesgo á las personas. Nada, pues, se ha salvado; material de artillería, armamento y equipo de la tropa, papeleras y edificios, equipajes de oficiales y caballos de jefes, todo se ha perdido; pero trayendo la artillería, la infantería y la hacienda sus jefes respectivos, no puedo dar á V. E. noticia detallada de las pérdidas que solo ellos podrán proporcionar, por lo que me limito á calificar que cuanto conducia la «Europa» ha desaparecido.

Réstame, Excmo. Señor, recomendar á V. E., para los fines que juzgue mas convenientes, las personas que por sus servicios se han hecho acreedores á toda nuestra consideracion.

Desde luego compreaderá V. E. ocupa el primer lugar el teniente de navio don Lázaro Araquistain, y tripulacion que le acompañó, cuyos servicios dejo consignados; el sargento primero graduado, segundo del regimiento infantería, núm. 3, Estanislao Gomez, que con notable valor y esfuerzo puso á salvo la máquina del agua, y finalmente el jefe superios francés de Saigon, el capitan de navio Mr. Daris y al comandante de vapor de la misma nacion el «Norzagaray», teniente de navio Mr. L'Espe, que han contribuido eficacísimamente á nuestra salvacion, el primero mandando en nuestra busca los cuatro vapores de que podia disponer, y el segundo siendo el primero que llegó á nuestro encuentro venciendo á fuerza de voluntad y buen deseo los obstáculos que el tiempo les oponia.

Siendo el vapor «Norzagaray» de poca fuerza, no podia conducirlas á esta capital, por lo que nos dirigimos á la bahia de Huan-Kai, en la costa de Cochinchina, designada de antemano como punto de reunion; y habiéndosenos incorporado á los cuatro dias los otros vapores, fuimos trasbordados á la «Marne», en el cual llegamos á esta capital despues de seis dias de navegacion.

Tengo el honor de participar á V. E., incluyéndole relaciones del material y personal que conducia la «Europa», asi como de los que habian venido en la «Neuresis» y perdieron sus equipajes que habian sido embarcados en el otro buque en virtud de órden superior, sobre todo lo cual se está ins.ruyendo la correspondiente sumaria, de la que daré cuenta oportunamente á V. E. para las indemnizaciones, segun previene la real órden de 30 de julio del año próximo pasado, y desde luego ordenaré el abono de las dos pagas que marca la de 11 de diciembre de 1856, siendo tambien adjunta la copia del parte del comandante de artillería de la espedicion, referente á las pérdidas del material del arma.

Al propio tiempo creo de mi deber llamar la superior atencion de V. E. por si se sirve elevarlo á S. M. la Reina (que Dios guarde) acerca del recomendable é importante servicio que en esta ocasion ha prestado el teniente de navio Araquistain, el que por su conducta heróica se ha hecho acreedor al empleo de capitan de fragata, para que lo proponga á V. E., rogándole se digne inclinar el real ánimo para que por el ministerio de Marina se le otorgue recompensa tan justa y equitativa, con lo cual se llenarian los deseos de los individuos de este ejército y de los habitantes del Archipiélago Filipino, que no pueden menos de admirar la abnegacion, heróica valor é inteligencia de este distinguido marino.

En comunicacion separada tendré la honra de esponer á V. E. los servicios prestados, tanto por los franceses como por nuestras fuerzas, con motivo del siniestro de la «Europa», y elevaré la propuesta de recompensas que crea del caso.

Dios guarde á V. E. muchos años. Manila 2 de mayo de 1860.—Excmo. señor.—Ramon María Solano.—Excmo. señor ministro de la Guerra.

Palma.

La limpia del puerto de esta ciudad ha sido estos dias objeto de la atencion de nuestros colegas. *El Correo* desconfia de la llegada de una de las dragas que se construyen en Inglaterra, apesar de las promesas hechas de estar destinada á este puerto; y el *Mallorquin* asegura con fundamento que si no ha llegado todavia es á causa de no haberse construido los referidos aparatos antes de ahora.

Sea lo que fuere, ello es lo cierto que la draga no llega; es cierto tambien que muchos periódicos de la corte han dicho iba á ser destinado á Palma un aparato de esta clase y que el ministro de Fomento ha repetido su promesa á los diputados de esta isla de que pronto verian satisfechos sus deseos.

Esperamos ver la draga fondeada en el puerto para convencernos de que no han sido ilusion cuántas promesas se han hecho respecto á tan vital asunto, pues no sabemos ya cuanto tiempo hace que debe verificarse la limpia de este puerto, y van transcurriendo años y el comercio recibe perjuicios de inmensa consideracion y el puerto aumenta su mal estado.

Entre las razones que podemos dar para que se prefiera á esta capital, caso de que otras provincias pidan lo mismo que nosotros, creemos son de mucho peso las que alega *El Correo* al tratar la presente cuestion, y que recomendamos á la consideracion de las autoridades y de todas las personas influyentes cerca el gobierno.

«Ser este puerto de los primeros en sujetarse á los trabajos de la limpia, seria una gracia particular por la cual el comercio de Mallorca deberia conservar una eterna gratitud al gobierno; pero no dar al puerto de Palma aquella preferencia sobre otros muchos de España seria una verdadera injusticia que llegaria á acarrear males sin cuento. Otras ciudades habrán encarecido tal vez la necesidad de iguales obras en sus puertos pero no será á buen seguro con tanta razon como esta: otras habrán gestionado anteriormente para la consecucion de igual beneficio, pero no serán por cierto sus gestiones mas antiguas que las nuestras. Es preciso verlo para creerlo: el puerto de Palma no puede encontrarse en peor estado: cegado competamente, los buques de algun porte se ven precisados á alejarse del muelle para llevar á efecto la carga y la descarga: en aquellos mismos puntos en donde un tiempo fondearon fragatas de gran calado, hoy un pequeño falucho atraca á duras penas; los vapores correos se han visto alguna vez imposibilitados de salir á la hora que tenian señalada porque el estado del fondo les impedia la salida; buques que estaban dispuestos á emprender sus viages á las Antillas, esos viages que tan cuantiosas cantidades producen al Estado, los hemos visto encallados en medio del puerto y á considerable distancia de la orilla. Con semejantes penurias han trascurrido muchos años, y al entre tanto el comercio de Palma merced á inmensos sacrificios que hubiera podido evitar, ha ido aumentando infatigable nuestra marina y ha ido satisfaciendo de cada año mayores sumas á la renta de aduanas. ¿Se quieren mas razones para demostrar el derecho que nos asiste? Pues bien, una sola creemos será suficiente: para que en otras provincias puedan dar salida á sus productos, y cambiarlos con los de las otras, y ponerse reciprocamente en continua y facil comunicacion, se construyen extensas carreteras cuyo importe ha corrido siempre á cargo del Estado, ó se emprenden ferro-carriles para los cuales se obtienen crecidas subvenciones: para que nosotros podamos comunicarnos fácilmente con las otras provincias, no es posible que se nos dé un ferro-carril, ni una carretera; solamente los puertos pueden ofrecernos un medio de comunicacion Solamente mejorando los puertos de las islas pueden facilitarse nuestras relaciones exteriores; sin los puertos nada podrian hacer las Baleares por grandes que fuesen sus riquezas ni en beneficio propio ni en provecho del Estado: ¿cómo dudar pues un solo instante de que una provincia que está aislada en medio de dar tiene derecho á ser la primera en recibir los aparatos para mejorar sus puertos?»

Recomendamos á quien corresponda se aumente el número de sillas en el Borne las noches en que las músicas recrean los oidos de los concurrentes, puesto que hemos visto algunas veces pedirlas á los vecinos de las casas inmediatas, y por cierto que las personas que daban este paso no lo darian para ahorrarse los dos cuartos que aquellas cuestan. La casa de Misericordia que conoce el buen resultado de esta costumbre es la que está mas interesada que ninguna en la abundancia de sillas para los concurrentes.

Hoy deben estar abiertos para el público, al objeto de que sean visitados y examinados, los nuevos baños de mar, construidos en la playa frente la Portella, á cuyo objeto habrá una música que haga mas amena la espresada visita.

A 121.197 reales ascendia ayer la suscripcion abierta en la secretaria de Cámara de la diócesis de Mallorca para ausilio de las necesidades del Santo Padre.

Leemos en el *Mallorquin* del lúnes:

«En la madrugada de ayer segun se dice, ardia la hazina (garbera) del predio Son Mir, término de esta ciudad, ignorando las causas que motivaron este incendio, debido tal vez á descuido como sucede con frecuencia, mas bien que á dañada intencion.

Dias atras tambien tuvo lugar un caso como el que nos ocupa en Binisalem, pero con la ayuda de los operarios de la fábrica del señor Vilches lograron se estinguiera con la mayor prontitud.»

Inserta el mismo periódico del mártes:

«Segun el estado de defunciones y nacimientos que semanalmente publicamos, resulta haber ocurrido en Palma durante el último semestre 553 de las primeras y 727 de los últimos, cuya clasificacion es como sigue:

MUERTOS.

Varones.—96 casados, 28 viudos, 66 solteros y 84 niños.=*Hembras.*—67 casadas, 73 viudas, 50 solteras y 89 niñas.

NACIDOS.

368 varones y 359 hembras.

Diferencia á favor de los nacimientos: 174.»

De los periódicos de Menorca recibidos ayer copiamos lo siguiente:

MAHON 7 de julio.

El vapor *Menorca* llegó en la tarde del juéves, y Mahon ha podido admirar el nuevo buque que aumentará sus relaciones comerciales. Con efusion fué recibido su capitan don Pedro Carreras quien por la noche se vió galantemente obsequiado con una linda serenata.

—A las seis de esta tarde debe salir del varadero la hermosa fragata *Aurelia*, que ha renovado su forro de cobre y recorrido esmeradamente su fondo.

Idem 8.

De un momento á otro debe llegar el vapor trasporte *Barcelona* que salió de Cádiz con direccion á este puerto conduciendo galleta y aguardiente para el repuesto de víveres sábanas y banquillos de hierro para la provision de utensilios.

—Ha sido nombrado sub-intendente militar de las Baleares el señor don José de Lamor y Descallar.

—El señor Inspector de minas llegó el viérnes en el vapor: parece que el objeto de su venida es para fijar la demarcacion de las que existen en esta isla.

Noticia de los cadáveres conducidos al cementerio en los dias de anteayer y ayer.

Casados »	Viudos 1	Solteros »	Niños 6
Casadas »	Viudas »	Solteras »	Niñas 2

Por lo anterior,

P. J. GELABERT Y POL.

CRONICA RELIGIOSA.

Santo del dia de mañana.

SAN JUAN GUALBERTO, ABAD Y F. Y LOS SANTOS FELIX Y NABOR, MRES.

AFECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol á las... 4 hs. 42 ms.
Pónese..... á las... 7 » 28 »

Hora en que debe señalar el reloj al medio dia verdadero.

Las 12 hs. 5 ms. 4 s.

AVISOS OFICIALES.

ORDEN DE LA PLAZA.

Gefe de dia para mañana: el comandante graduado capitan del regimiento infanteria de Gerona, don Manuel Saez Izquierdo.

Parada: Gerona.
Hospital y provisiones: el mismo cuerpo.
El T. C. S. M —Benito de Amores.

NAVEGACION.

EMBARCACIONES FONDEADAS.

Dia 10.

De *Santa Pola en 3 dias laud San Antonio, de* 21 *toneladas, pat. Bartolomé Esteva, con* 4 *marineros y patatas.*

De idem en idem idem Santo Cristo, de 12 *toneladas, pat. Vicente Perles, con* 2 *mar.,* 2 *pasageros é idem.*

De Alfagues en 2 *dias idem Juanito, de* 28 *toneladas, pat. Baltazar Lliñá, con* 5 *marineros, un pasagero y barrilla.*

IDEM DESPACHADAS.

Dia 10.

Para Bugia laud San Miguel, de 53 *toneladas, patron Bartolomé Garau, con* 7 *marineros y vino.*

Para Santa Pola idem Cármen, de 19 *toneladas, patron Policarpio Cuallado, con* 5 *marineros y lastre.*

Para Bilbao bergantin Fabian, de 112 *toneladas, cap. don José Maria Gomez, con* 7 *marineros é idem.*

Para Alicante laud Paquito, de 49 *toneladas, pat. Antonio Más, con* 5 *marineros,* 2 *pasageros é idem.*

SECCION DE ANUNCIOS.

PALMA:
Imprenta de Pedro José Gelabert, editor responsable.